

# 「進修基金」豈能成「移民基金」

持續進修基金成立二十年來，受惠市民不計其數，同時基金管理不善、被濫用的現象也不斷出現。根據最新公布的審計報告，基金存在新增課程登記效率低下、突擊巡查不足、課程完成度不高等問題，甚至有培訓機構以「移民鋪路」招徠生意，明顯違背基金成立的目的。進一步優化基金運作、確保公帑用得其所，必須盡快提到特區政府的日程表上。

申請持續進修基金宗數近年不斷增加，去年超過5萬宗，創下12年新高。究其原因，一方面是特區政府不斷優化相關政策，資助上限由1萬元增至2萬元，再增至2萬5千元，且不設申請次數和年期限；年齡上限也不斷放寬，現時已取消限制，便利了市民申請。另一方面，新冠疫情下，失業率及就業不足問題惡化，更多市民希望有一技傍身，對持續進修的興趣增加。

越來越多市民熱衷持續進修，不管是旨在自我增值，還是為了提高職場競爭能力，都值得鼓勵。長遠而言，這有利於推動香港經濟朝更高水平發展。但令人側目的是，有一些培訓機構為招攬

生意，建議有意移民外國的人士先在香港修讀一些實用課程，考取牌照後再到英國找工作。社交媒體平台上常見到類似廣告，有些廣告甚至打到政府網頁上。本港傳媒的報道則指出，持續進修基金申請倍升，疲下「工科」贏「文科」，學習潔具維修、機電工程、美甲美容、物理按摩的人數增加，一些人不諱言這是「為移民鋪路」。亦有學者表示，時代轉變，不少人希望轉型成為自由工作者而進修，「無論在香港或海外，都可以在家接洽活」。

持續進修基金來自公帑，申請基金者理當是香港居民、為香港發展服務。如果申請基金是為移民鋪路、為他國服務，基金豈不是為人作嫁，變成「移民」基金？目前的制度下，對基金申請並未作必要的限制，這是一個明顯的缺陷，需要堵上。正如過去特區政府派消費券，已移民者也有份，每每引起爭議。今年政府修改規則，已移民或有移民傾向者，不具備申請資格。在港工作但未能成為永久居民的，則可領取消費券。有關修訂合情合理，這些錢來自香港，用在香港，用來刺激本地消費提振

經濟，提升港人的能力水平。

持續進修基金還存在這樣那樣的其他問題。審計署調查發現，有3174個未有在資歷名冊登記的課程，而有關登記將於明年三月底屆滿。這就意味着，如果在限期前未能完成登記，那麼報讀有關課程者或無法申請基金，這將打擊市民對持續進修的積極性。審計報告提到，目前勞福局處理基金課程登記、續期以及修訂申請所需的時間，均較指定時間多一倍以上，導致部分已被終止有效的課程，仍可獲得津貼，這是不能接受的。審計報告還批評政府對培訓課程巡查不足，而在有限的巡查中，發現超過四成未完成，當局未有要求培訓機構提供宣傳資料以供查核。監管不足之下，令人擔心有培訓機構虛構課程，將持續進修基金當成「提款機」。

審計報告就好像啄木鳥，總能找出各部門運作中的種種弊端，有些問題老生常談，有些部門幾乎年年上榜，但「批評接受、態度照舊」。市民期望政府有關部門以此次審計報告為契機，全面審視基金運作，真正發揮持續進修基金的重要作用。

# 此事要認清利害

就壹傳媒創辦人黎智英是否可聘用英國「御用大狀」，終審法院排期明日審理。最終結果不外乎兩個：一是律政司得直，黎智英「專業認許」被否決；二是律政司敗訴，黎智英可聘洋大狀。如果出現第二種情況，不僅有違立法原意，也會增加國安風險。在大是大非問題上，相信中央也不會袖手旁觀。

黎智英涉及的不是一般案件，而是被控串謀勾結外國或境外勢力危害國家安全，這不是普通法是否適用的問題，而是事關國家安全的原則性問題，任由黎智英聘請洋大狀，顯然不符香港國安法的立法原意。在歐美等西方國家，不可能允許外國大狀介入涉及本國國安的重大案件，但一些西方政客和輿論卻鼓噪請洋大狀有利「香港本地法律發展」，這根本是雙重標準，也是別有用心。

這些年來，黎智英以壹傳媒為平台嚴重破壞國家安全，香港

國安法落實後仍不收手，就是自恃有外部勢力撐腰。與他同案的其他被告，不少是他的親信，目前均已認罪，唯獨黎智英不認罪，也是寄望於外部勢力「打救」。允許洋大狀為其辯護，予人允許外部勢力介入香港的國家安全的印象，帶來洩密等風險。此等重大問題，不可不察。

當初黎智英涉案被捕時，曾就能否保釋打官司，一路打到終審法院。當時終審法院一錘定音，拒絕其保釋申請。各界期待法律界認清利害，作出符合維護國安要求的正確決定。

一旦出現大家不願見到的結果，黎智英及外國勢力也不必高興得太早。香港國安法已考慮到各種風險，其中第55條規定，在三種情況下，由特區政府或國安公署提出，並經中央人民政府批准，可由國安公署行使案件管轄權。總之，重大原則面前，中央不會坐視不理。

龍眠山

# 五間巴士公司申請加價 最高兩成

## 政府擬用「豁免隧道費基金」抵銷部分加幅



▲五間專營巴士公司面對營運成本上升，已向政府申請加價約一至兩成。

**加風四起**  
公共事業加價潮持續，繼兩電明年元旦日起加價，以及天星小輪申請加價後，五間專營巴士公司亦已向政府申請加價約一至兩成，當中的九巴、龍運及新大嶼山巴士申請的加幅大約一成，意味城巴新巴加幅可能最多。

運輸及物流局回應，審批加價時會考慮巴士公司營運成本、收益預測、市民接受程度及負擔能力等，若加價獲批准，會先用「專營巴士豁免隧道費基金」抵銷，降低加幅。

大公報記者 賴振雄（文）  
林良堅（圖）

### 四間去年獲批逆市加價

九巴、城巴、新巴和新大嶼山巴士在去年獲批逆市加價5.8%至12%，原來早於今年上半年已開始陸續申請再加價，加幅大約一至兩成，運輸及物流局沒有透露實際加幅，只表示會按照既定程序審批，包括考慮巴士公司營運成本、收益預測、市民接受程度及負擔力等，諮詢立法會意見，再提交行政會議考慮。

據了解，新大嶼山巴士申請加幅大約一成，九巴申請加幅低於一成，換言之餘下的城巴、新巴加幅，有機會超過兩成。

九巴及龍運回應查詢表示，申請加價是由於疫情持續，載客量下跌，以機場服務為主的龍運更錄得非常顯著的跌幅，加上油價持續高企、人力資源成本上漲，公司營運環境艱難，期望盡快審批加價。

新巴及城巴則表示，由於多項物價指數上升，導致營運成本受壓，單計燃油價格已在年內大幅增加約10%；經歷三年凍薪後，公司仍為員工加薪4.5%，以協助同事應付通脹及報答在疫情下持續貢獻，現時有需要檢視目前的公共交通車費水平，以確保專營巴士業的財政可持續性，從而能繼續為市民提供優質的巴士

服務。

新大嶼山巴士解釋，油價及人力資源成本持續上升、疫情持續、載客量下跌，公司持續虧損。

### 「交通補貼」延長半年

翻查資料，四間專營巴士公司對上一次加價，是在2021年四月，平均加價幅度介乎8.5%至12%，九巴加8.5%，嶼巴加9.8%，新巴城巴分階段加價共12%，以往運輸署一般需時九個月至一年時間檢視。局方早在今年上半年開始陸續收到有關申請，若有關申請獲得批准，最快明年上半年公布及生效。

車費一旦上調，市民生活開支勢必百上加斤。運輸及物流局補充，已豁免專營巴士用政府隧道的收費，如行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價，可先用豁免隧道費相關基金結餘抵銷加幅，政府早前亦已經將「公共交通費用補貼計劃」的臨時特別措施，再次延長六個月至2023年4月30日，估計每月有約300萬名市民受惠，可以減輕市民交通費負擔。

除了巴士公司，天星小輪近日申請加價一倍，中電和港燈前日宣布，明年元旦日起，分別按年加電費約兩成及四成半。

## 長途客：一程車費等同一餐飯

百上加斤

巴士車費越來越貴，上班一族表示，每日要乘搭長途巴士，往來新界西至港島，車費若再調高，一程車費已等同一份早餐及午餐，感到非常無奈。

元朗居民梁小姐表示，每日要到港島上班，經常乘搭九巴968線（往來元朗（西）至銅鑼灣（天后），全程24.7元，若車費加價一成，車費將增加至27.1元，如果加價兩成，將達到29.6元，一程車費已等同一份快餐店早餐的價錢。

另外，她也會乘搭通宵巴士線N368（往來元朗（西）至中環（港澳碼頭），全程收費36元，若加價一成，變成39.6元，若加價兩成，高達43.2元，一程車超過40元，已跟一份午餐相若。

有市民表示，電費和巴士接連加價，日常開支將會大增，希望政府考慮減輕基層市民負擔。也有家長稱，每日搭巴士送子女上學，疫情下市道未恢復，希望巴士公司凍結加價。

大公報記者賴振雄

減輕負擔  
議員倡規管：加幅不能逾通脹一半

行政會議去年已批准多間巴士公司加價，但仍未令公司轉虧為盈。有立法會議員建議政府，制訂公共交通的票價調整機制，調整幅度不得超過通脹一半，若加價後仍不能維持營運，可透過港鐵股息等方法補貼，減輕市民負擔。

### 九巴上半年虧損1.4億

九巴母公司載通國際早前公布的業績顯示，九巴上半年虧損約1.4億元，按年增加近三倍。根據城巴和新巴較早前申請合併的資料，新巴和城巴市區線業務自2017至18年度開始虧損，截至上年度累計虧損4.95億元，新冠疫情導致遊客大減，城巴主要營運機場線的業務，上年度同樣錄得1.05億元虧損。

實政團桌召集人、立法會議員田北辰分析，港鐵的鐵路網絡近年大幅擴展，搶去不少巴士客，影響巴士的營運空間，但巴士公司平均每年加幅不應高於通脹，建議政府制訂公共交通的票價調整機制，調整幅度不得超過通脹一半，「封頂」機制後的加幅，仍然不足夠，政府可透過港鐵股息或隧道費滾存基金補貼，從而減低實際加幅。

民建聯立法會議員陳恒鑄認為，明白國際油價和疫情導致巴士公司經營困難，但社會、經濟環境差，車費、電費同時加價，導致市民負擔百上加斤，建議政府審視巴士公司加價申請時，善用豁免隧道費基金調整加幅。

大公報記者賴振雄

## 房委會停車場月租 明年最多加\$120

【大公報訊】記者賴振雄報道：公共交通費加價，影響市民日常開支，部分駕車人士因為泊位租金上調，明年同樣要付出更多。房屋委員會商業樓宇小組昨日通過，明年元旦起，上調轄下189個停車場的收費，私家車等月租泊位加價100至120元，電單車泊位月租收費上調20至30元。

### 時租加1元 日泊加5元

經調整後，私家車露天泊位月租將介乎1450至2490元，有蓋泊車位為1760至3010元，視乎地區及位置。時租收費方面，所有地區的私家車、輕型貨車及電單車泊位，將上調1元；私家車泊車位的「日泊」和「24小時泊」收費，則上調5元。

房委會發言人表示，轄下停車場的月租收費，已經連續三年維持不變，今次輕微上



▲房委會轄下停車場，主要以月租收費。

近期申請/獲准加價公共事業		
公共事業	加幅	生效日期
天星小輪	加價1倍，每程加\$1.8至\$4.2；取消長者免費，改為\$2優惠	有待審批
兩電	中電按年加價19.8%、港燈按年加價45.6%	2023年1月1日
專營巴士公司	九巴、龍運、新巴、城巴提出加價10%至20%	有待審批，預計最快明年上半年
房委會停車場	私家車等月租泊位，上調\$100至\$120；時租及日泊，上調\$1至\$5	2023年1月1日

資料來源：立法會文件、運輸及物流局、房屋委員會

房委會停車場新收費 (2023年1月1日起生效)		
【月租】		
車輛類別	露天泊車位	有蓋泊車位
私家車	\$1450至\$2490	\$1760至\$3010
輕型貨車	\$2520	\$3260
大型巴士	\$3120	\$4170
電單車	\$450	\$590
【時租】		
私家車、輕型貨車及電單車	+\$1 (所有泊車位)	
私家車「日泊」和「24小時泊」	+\$5 (所有泊車位)	

資料來源：房屋委員會